

LOS PRIMEROS AUTOBUSES DE DONOSTIA A RENTERÍA

Juanjo Olaizola Elordi

En la actualidad, los servicios de transporte de viajeros por carretera entre Donostia y Rentería, integrados en la marca Lurraldebus, son gestionados por la empresa Ekialdebus, heredera a su vez de Iparbus, sociedad que en 1990 asumió la titularidad de la línea que históricamente había explotado la Compañía del Tranvía de San Sebastián, hoy conocida por su marca comercial, DBus. Esta centenaria empresa había iniciado sus primeros servicios con tranvías de mulas entre Donostia y Rentería el 13 de junio de 1890. El 22 de agosto de 1897, el motor eléctrico sustituyó al de sangre en este trayecto.



Tranvía eléctrico en el alto de Capuchinos. Desde 1897, los tranvías eléctricos enlazaban Donostia y Rentería. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril.

Por lo general, se pensaba que los tranvías fueron reemplazados por trolebuses a partir de 1953 para, a su vez, ser estos vehículos eléctricos reemplazados por autobuses diésel desde principios de 1974. Menos conocida es la historia de los autobuses que, en los años veinte y treinta del pasado siglo plantearon una dura competencia al

tranvía hasta que, para frenar ésta, fueron adquiridos por la propia Compañía del Tranvía de San Sebastián.

Los autobuses de Carmelo Alonso

La Primera Guerra Mundial representó un hito indiscutible en el desarrollo del transporte por carretera. Si los taxis y autobuses de París contribuyeron de forma decisiva a salvar la capital francesa del arrollador avance alemán¹, el empleo de toda clase de autocamiones facilitó el suministro de tropas y municiones a los campos de batalla. Finalizado el conflicto, los mercados europeos se vieron inundados de vehículos militares excedentes que se vendían a bajo precio, lo que permitió la proliferación de pequeñas empresas, muchas de ellas individuales, dedicadas al transporte de viajeros y mercancías por carretera. Por otra parte, las grandes empresas constructoras, como Hispano-Suiza, Berliet o Magirus, lograron importantes beneficios con los que modernizaron sus instalaciones fabriles, lo que a su vez permitió abaratar la producción. Todo ello trajo como consecuencia los primeros síntomas de cambio del modelo de transporte dominante hasta entonces, basado en el ferrocarril y los tranvías, a favor de la carretera.

En Donostialdea, los primeros síntomas del cambio se manifestaron en el otoño de 1922, cuando el empresario Carmelo Alonso fundó la Compañía de Autobuses de San Sebastián a Rentería con el propósito de implantar un servicio de transporte de viajeros por carretera en directa competencia con el tranvía eléctrico. La noticia causó la

1. Pierre de Broissia, *100 ans de bus*, pp. 67-77.

natural alarma en el seno del Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía, cuyos miembros se reunieron el 14 de octubre del mismo año para estudiar las posibles medidas a tomar para hacer frente a la concurrencia². Aunque en un principio se valoró la posibilidad de rebajar las tarifas o reimplantar los desaparecidos abonos con el fin de fidelizar a la clientela, finalmente se limitaron a incrementar el número de tranvías en servicio ya que consideraban que el nuevo negocio no tendría un gran porvenir³.



En los años veinte, diversas empresas de autobuses rompieron el monopolio de la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril.

Un año más tarde, aunque de forma involuntaria, el tranvía actuó con mayor contundencia contra el nuevo competidor. En efecto, el 14 de agosto de 1923 se rompieron los enganches de una vagoneta cargada de basura que circulaba entre Herrera y Ategorrieta. Aunque el mozo a su cargo intentó apretar los frenos, éstos no funcionaron debido a su deficiente mantenimiento, por lo que el vehículo emprendió una vertiginosa marcha descendente hacia Herrera hasta colisionar con el autobús número 1 de la empresa rival que, en ese momento, se encontraba recogiendo viajeros junto a la iglesia de San Luis. Como consecuencia del accidente, fallecieron dos pasajeros del autobús y se registraron otros veinte heridos, algunos de gravedad⁴.

2. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 42.

3. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, pp. 95-97.

4. *El País Vasco*, Nº 111, 15 de agosto de 1923, p. 3.

Aunque el accidente frenó la competencia durante unos días, al reducirse el número de autobuses disponibles, tras la reparación del coche dañado, realizada en los propios talleres de la Compañía del Tranvía en Ategorrieta con el fin de reducir en lo posible la indemnización al Sr. Alonso⁵, ésta se volvió a intensificar. Para contrarrestar sus efectos, la empresa tranviaria decidió ajustar las marchas entre San Sebastián y Rentería con el fin de reducir el tiempo de viaje a 39 minutos, en lugar de los 45 empleados hasta entonces. De este modo, lograban hacer más atractivo su servicio frente al autobús y, además, con el mismo personal y material móvil podían dar una frecuencia de trece minutos en lugar de quince⁶.

Más competidores

Al parecer, pese a que la competencia no restó un gran número de clientes a la Compañía del Tranvía, sus resultados fueron lo suficientemente satisfactorios como para animar a otros empresarios a implantar nuevos servicios. En consecuencia, en enero de 1925 se estableció una nueva línea entre la Alameda y Venta-Berri⁷.

El Consejo de Administración estudió con detenimiento la nueva competencia, que ofrecía billetes por diez céntimos, frente a los quince del tranvía, pero consideraron que no merecía la pena entrar en una guerra de precios ya que la pérdida en la recaudación registrada desde la puesta en marcha de los autobuses era inferior a la que suponía reducir la tarifa del tranvía a cinco céntimos. Además, estimaban que «aun suponiendo que las recaudaciones actuales de los autobuses, en las que entra por mucho la novedad, continúan, no es un negocio remunerador, dados los gastos inherentes a ese servicio. Por tanto, no debe preocupar demasiado al Tranvía el enemigo que le ha surgido»⁸. Sin embargo, ante la persistencia del rival, un mes

5. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 123.

6. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 142.

7. AMSS, Sección A, Negociado 15, 137-4, *Expediente relativo a la solicitud presentada por el Sr. Arancibia para establecer un servicio de autobuses desde el Boulevard y 137-3, Expediente relativo a la solicitud presentada por el Sr. Aristiguieta para establecer el servicio de autobuses urbanos*.

8. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 18*, p. 212.

más tarde optaron por ofertar a sus clientes abonos mensuales de libre circulación por importe de doce pesetas y en marzo redujeron las tarifas a diez céntimos entre La Concha y Venta Berri⁹. De este modo, la competencia no pudo mantenerse durante mucho tiempo y el 14 de noviembre de 1928 se suspendió la circulación de autobuses en este trayecto¹⁰.

La aparición de líneas de autobuses en competencia con las de los tranvías no era un problema exclusivo de San Sebastián, sino que comenzaba a ser común a las empresas de tranvías de toda España. Para defender sus intereses, el 19 de agosto de 1926 se reunieron en la capital guipuzcoana los directores de los tranvías de Bilbao, Bilbao a Durango, Santander, Oviedo, Tolosa, Fuenterrabía y los ferrocarriles del Urola y de San Sebastián a la frontera. Fruto de este encuentro fue la redacción de un informe dirigido a la Presidencia del Consejo de Ministros, en el que se solicitaba se tomasen medidas para frenar esta competencia que consideraban desleal y que en muchas ocasiones realmente lo era, ya que carecían de las preceptivas autorizaciones gubernativas¹¹.



Uno de los primitivos autobuses de la línea de Donostia a Rentería fotografiado a su paso por el puente de Santa Catalina. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril.

Pese a estas gestiones, la empresa donostiarra no pudo impedir que en marzo de 1929 el ayuntamiento de la capital guipuzcoana otorgase una concesión para la prestación de servicio de autobuses entre la Alameda y Venta-Berri a Vicente Macazaga. Buena idea de las pretensiones de esta clase de avispados empresarios la ofrece el hecho de que, en lugar de implantar de inmediato el servicio, ofreció la transferencia de la concesión y la venta de los autobuses que disponía a la Compañía del Tranvía. El resultado final de las negociaciones establecidas fue la compra de la concesión, a cambio de 9.000 pesetas y la condición de que Macazaga nunca utilizase sus autobuses en cualquier otra clase de servicio en Donostia¹².

En los primeros años treinta se multiplicaron las concesiones provisionales para la prestación de servicios de autobuses, favorecidas en buena medida por el vacío legal existente al respecto, situación agudizada en el caso del País Vasco por la indefinición de las competencias en la materia del Ministerio y las Diputaciones. Así, en abril de 1931, tras la renovación de sus cargos electos, el ayuntamiento volvió a otorgar una concesión para el establecimiento de una línea de autobuses entre la Alameda y Venta-Berri a la misma empresa que gestionaba los servicios a Gros¹³. Poco después, los señores Eceiza y Azcoitia solicitaron a la Diputación la concesión para implantar una nueva línea de autobuses a Rentería, que inició su andadura en octubre de 1931¹⁴, mientras que otra sociedad estableció un segundo servicio pirata a Venta-Berri, en junio del mismo año¹⁵. En enero de 1932 se creaba otra línea desde San Sebastián hasta Rentería a cargo del empresario irunés Zabalza¹⁶ y, por último, en julio entraba en servicio una línea de la Alameda al funicular de Igueldo¹⁷.

9. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 18*, pp. 214 y 223.

10. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 19.

11. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 18*, pp. 296-297.

12. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 6-8B.

13. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 77B.

14. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 82 y 116.

15. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, pp. 96B-97.

16. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 125B.

17. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 19*, p. 129 y N° 20, p. 2.

La reconquista del monopolio

Como sospechaban los rectores de la Compañía del Tranvía, la viabilidad de estos servicios era muy dudosa. Las empresas concesionarias carecían por lo general de recursos e incluso los autobuses que empleaban eran, en muchas ocasiones, alquilados¹⁸. Por otra parte, pese a que los nuevos autobuses pronto contaron con el favor del público y de la prensa, que ponderaba la calidad de los vehículos y del servicio prestado con ellos¹⁹, a los elevados gastos de explotación que imponían sus motores de gasolina, se sumaba no solo la competencia del tranvía sino la de otros operadores de carretera, ya que, como se ha visto, se llegaron a implantar dos empresas de autobuses en concurrencia a Rentería y otras dos a Venta-Berri. Además, la Compañía del Tranvía intentó frenar la competencia, tanto con la mejora del servicio y la implantación de abonos, como con la obstaculización, en la medida de sus posibilidades, de la actividad de sus rivales, hasta el punto de ordenar a sus inspectores que les informasen sobre cualquier infracción que observasen en los autobuses. En consecuencia, se multiplicaron las denuncias ante el Ayuntamiento y la Diputación por todo tipo de causas, desde infracciones de tráfico hasta por exceso de viajeros transportados, pasando por el incumplimiento de los términos de la concesión o la supresión intempestiva del servicio²⁰.

En estas condiciones, la mayoría de estas pequeñas empresas sucumbieron. El 12 de octubre de 1932, uno de los concesionarios de autobuses a Venta-Berri, Manuel Toledo, ofreció su concesión a la Compañía del Tranvía por 20.000 pesetas, pero dada la provisionalidad de la concesión, la existencia de otro operador en el mismo trayecto y la imposibilidad de impedir que se implantasen otras empresas, la oferta fue rechazada²¹. Lo mismo sucedió en enero de 1933 cuando los señores Eceiza y Azcoitia, propietarios

de uno de los servicios de autobuses a Rentería realizaron una oferta análoga²².

Un año más tarde, la situación de las concesiones de transporte de viajeros por carretera comenzó a regularizarse, al hacerse cargo las Diputaciones del País Vasco y Navarra de su gestión²³. Entre tanto, la concesión a Rentería del señor Zabalza había sido traspasada a otro empresario, Ignacio Urdangarín, que se vio incapaz de hacer frente a la competencia de los coches del señor Osa, quién a su vez había arrendado los derechos de Eceiza y Azcoitia sobre la misma línea²⁴. Sin embargo, ante el temor de que la Diputación retirase a estos últimos la concesión provisional que disfrutaban²⁵, pronto se avinieron a negociar con la Compañía del Tranvía su definitiva retirada a cambio de una compensación de 15.000 pesetas²⁶.

Tras constituirse Urdangarín en el único concesionario de autobuses a Rentería, y dado que la nueva regulación del sector impedía la proliferación de nuevos servicios, la Compañía del Tranvía decidió adquirir sus derechos, así como los tres autobuses que poseía, por valor de 147.500 pesetas²⁷. El 18 de junio de 1934, ambas partes firmaron el acuerdo de compra-venta y, a partir de esa fecha, la Compañía del Tranvía inició su primera explotación de transporte de viajeros mediante autobuses²⁸. Para ello contaba con los coches heredados de Urdangarín, así como un autobús Berliet adquirido en esos días y que fue carrozado en Tolosa por la sociedad Hijos de Ildefonso Eizaguirre²⁹.

Una vez cerrado el frente de los autobuses a Rentería, el Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía centró su atención en las otras líneas concurrentes a Venta-Berri e Igueldo. Así, a partir de septiembre de 1934 consideró la

18. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, pp. 42B y 108B-109B.

19. *El Día*, Nº 397, 11 de noviembre de 1931, p. 10.

20. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 19*, pp. 131B, 139 y 148 Nº 20, p. 13B, 31B, 78B, 79, 81, 89B, 105B, 151B.

21. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 24.

22. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 39.

23. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 121.

24. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, pp. 108B-109.

25. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 121.

26. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 122B.

27. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, pp. 122-123.

28. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 130B.

29. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. Nº 20*, p. 127B.

posibilidad de solicitar las concesiones definitivas de estos dos servicios y, aunque el estallido revolucionario de octubre de 1934 paralizó momentáneamente las gestiones, en enero de 1935 se establecieron las primeras negociaciones con el concesionario de estos servicios, Juan Olasagasti, quien ofreció sus derechos, así como los cinco vehículos de su propiedad, por 75.000 pesetas³⁰. Sin embargo, a diferencia de Urdangarín, que contaba con dos modernos autobuses diésel Berliet, Olasagasti solamente disponía de anticuados coches con motores de gasolina que no resultaban del interés de la empresa tranviaria, por lo que finalmente, el 4 de marzo de 1935, llegaron a un acuerdo por el que le ofrecían 30.000 pesetas por su concesión bajo la condición de que no utilizase sus vehículos en nuevas líneas en competencia, ni los vendiera a otros empresarios de la ciudad³¹.

Juan Olasagasti retiró sus autobuses el 15 de mayo de 1935³². Sin embargo, en aquel momento la Compañía del Tranvía solamente había recibido dos de los cuatro autobuses que había encargado cuando se iniciaron las negociaciones a principios de año y con ellos únicamente podía cubrir la línea a Venta-Berri, por lo que convino con el anterior concesionario que mantuviera el servicio a Igueldo durante algunas semanas. Finalmente, el 16 de junio de 1935 iniciaba su andadura la nueva línea de autobuses a Venta-Berri³³.

Cabe señalar que, con sus autobuses, la Compañía del Tranvía estableció unos servicios claramente diferenciados de los tranvías. En ellos se redujo el número de paradas y únicamente admitían viajeros sentados. Además, resultaban más caros que los tranvías, ya que en ellos no se podía utilizar ninguna clase de abonos y nadie podía viajar gratis, ni siquiera los directivos y empleados de la empresa.



En los años cincuenta, los trolebuses sustituyeron al tranvía en la línea de Donostia a Rentería. Archivo EuskoTren/Museo Vasco del Ferrocarril.

El fin

La explotación de las nuevas líneas de autobuses nunca fue rentable, lo que no preocupaba en exceso al Consejo de Administración de la Compañía del Tranvía, ya que no las habían establecido con el propósito de obtener un beneficio sino de proteger a sus remuneradores servicios de tranvías³⁴. En todo caso, la experiencia fue efímera, ya que tras el estallido de la Guerra Civil el 18 de julio de 1936, el servicio quedó suspendido. Posteriormente, a principios de septiembre de 1936 los coches fueron incautados por los milicianos en su retirada hacia Vizcaya. Más tarde, tras la caída del Frente del Norte, la Compañía del Tranvía pudo recuperar dos vehículos completamente destrozados, mientras que los restantes quedaron en poder del ejército nacional. Finalmente, en marzo de 1938 se recuperaron otras dos unidades y las restantes al concluir el conflicto. Sin embargo, el estado de todos ellos era tan deficiente que la empresa donostiarra decidió enajenarlos en diciembre de 1939, al resultar inservibles³⁵. La Compañía del Tranvía no volvería a adquirir esta clase de vehículos hasta el año 1948.

30. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, pp. 158 y 176.

31. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 188.

32. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 196B.

33. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 21*, p. 13B.

34. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 20*, p. 196.

35. AMVF, Fondo CTSS, *Libro de Actas del C.A. N° 22*, p. 58B.

Parque de autobuses de la Compañía del Tranvía de San Sebastián (1934-1936)			
Número	Constructor	Matrícula	Observaciones
-	Citroën	SS-8249	Adquirido a Urdangarín. Motor de gasolina, por lo que apenas prestó servicio. Baja en 1935.
1	Berliet	SS-8792	Adquirido a Urdangarín. Permaneció en San Sebastián tras la retirada republicana.
2	Berliet	SS-8889	Adquirido a Urdangarín. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Bilbao, sin motor ni bomba, en junio de 1937. Posteriormente fue requisado por el ejército nacional y recuperado en marzo de 1938. Vendida la carrocería a Eloy Muñoz García en noviembre de 1939.
3	Berliet	SS-9203	El chasis fue adquirido a Urdangarín. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Solares en septiembre de 1937. Regresa, destrozado y a falta de motor, ruedas y asientos, en diciembre de 1937. Vendido en diciembre de 1939.
4	Berliet	SS-9622	Adquirido en febrero de 1935. Permaneció en San Sebastián tras la retirada republicana. Vendido en diciembre de 1939.
5	Berliet	SS-9623	Adquirido en febrero de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Laredo en septiembre de 1937 pero fue requisado por el ejército nacional hasta aparecer, en julio de 1939, en las cocheras de la empresa Tranvías de Zaragoza. Vendido en diciembre de 1939.
6	Magirus	SS-9671	Adquirido en febrero de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Bilbao en julio de 1937. Recuperado en marzo de 1938. Vendido en octubre de 1944.
7	Magirus	SS-9674	Adquirido en febrero de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Torrelavega en septiembre de 1937. Llega a San Sebastián, destrozado, en diciembre del mismo año. Vendido en octubre de 1944.
8	Magirus	SS-9963	Adquirido en octubre de 1935. Incautado por las tropas republicanas en septiembre de 1936, fue localizado en Laredo en septiembre de 1937. Posteriormente fue requisado por el ejército nacional y recuperado en Burgos en abril de 1939. Vendido el chasis en octubre de 1941.